

66346

(3)

# DISCOURS

DE M. LLOYD, DU MASSACHUSETTS,

EN FAVEUR DE L'ABOLITION

DES DROITS D'IMPORTATION

ET DE TONNAGE

SUR LA NAVIGATION ÉTRANGÈRE.

TRADUIT DE L'ANGLAIS

PAR A. C.



A PARIS,

CHEZ SAUTELET ET COMPAGNIE, LIBRAIRES,

PLACE DE LA BOURSE.

1826.





---

TANDIS qu'une classe d'écrivains fait parmi nous de louables efforts pour mettre en honneur le travail, et présente l'industrie comme conduisant aux bonnes institutions, il n'est pas mal de prouver combien les institutions influent plus rapidement et plus sûrement encore sur l'industrie. Il suffit pour cela d'observer ce qui se passe en Amérique. Déjà des renseignemens authentiques attestent les heureux accroissemens du commerce mexicain, depuis cinq années que la nouvelle république a été délivrée de l'usurpateur Iturbide, et qu'elle a adopté les sages et fécondes institutions de l'Amérique du Nord. Un journal de Washington, le *National Intelligencer* du 28 janvier, contient sur une question qui touche de près à celle-ci, un discours fort remarquable de M. Lloyd,

membre du sénat. Ce n'est pas seulement sous le rapport politique que ce discours mérite d'être connu ; il donne des notions précises sur le commerce des États-Unis , et peut être offert à la méditation des négocians et des publicistes. M. Lloyd , l'un des deux membres du sénat pour l'état de Massachussets , est un des citoyens les plus distingués de Boston et de tous les États-Unis. Son caractère élevé , ses profondes connaissances , la considération dont il jouit , donnent beaucoup de poids aux assertions qui pourront surprendre dans ce discours.

On s'est souvent étonné chez nous de ce que le pavillon Américain était employé en France , même par les négocians français , de préférence au pavillon national. On a présenté diverses explications qui ne résistent pas à l'examen. Les navires américains marchent plus rapidement que les navires français , ce qui est raisonnablement attribué à leur construction et à cette circonstance , si heureusement exprimée par M. Lloyd dans son discours , qu'à bord de leurs vaisseaux , il n'y a pas un pouce de voile qui , pouvant être employé , ne le soit de jour ou de nuit. D'un autre côté , les navires français sont généralement plus

chargés et d'autant moins lestes. Les Français emploient un plus grand nombre de matelots : mais les Américains les payent et les nourrissent mieux. Ainsi, il y a compensation sur des points, et sur d'autres avantage pour les Américains. Si l'on poussait la comparaison, en examinant successivement les causes de la supériorité de la navigation américaine sur celle de toutes les nations Européennes, on verrait que c'est à l'échelle de liberté qu'il faut rapporter les avantages commerciaux dont peuvent jouir chacune de ces nations. C etableau comparatif est naturellement entré dans les raisonnemens de M. Lloyd. Son but principal était de soutenir le vœu d'une parfaite égalité et réciprocité de droits et d'avantages entre les nations commerçantes, principe bienfaisant qui déjà avait été recommandé au congrès par le dernier message du président des États-Unis. Il faut reconnaître dans les résultats présentés par M. Lloyd la supériorité déjà acquise par les États-Unis sur leur mère-patrie. Et en effet, ne sont-ils pas partis du point de la civilisation britannique, dégagé de toutes les entraves qu'il est inutile d'énumérer ici, pour s'avancer dans le perfectionnement de l'ordre social ? Mais c'est sous le seul rap-

port de l'industrie et de ses avantages que nous avons  
cru utile de publier le discours de l'honorable sénateur  
du congrès américain.

# DISCOURS

DE M. LLOYD, DU MASSACHUSSETTS,

POUR

## L'ABOLITION DES DROITS

D'IMPORTATION ET DE TONNAGE

SUR LA NAVIGATION ÉTRANGÈRE.

---

L'OBJET du bill est d'autoriser le conseil exécutif à proposer à toute nation qui voudra user envers nous de réciprocité, une entière liberté de correspondance commerciale, c'est-à-dire un arrangement tel que les vaisseaux et marchandises des puissances qui voudront traiter ainsi, soient admis dans les ports des États-Unis d'Amérique aux mêmes conditions que les nôtres ; sans payer droit ni taxe qui ne soient imposés aux nôtres. Ceci revient à affranchir du système de droits, jusqu'alors imposés comme représailles, tous étrangers qui nous feront jouir chez eux du même avantage. Le rapport du comité de commerce, déposé sur les tables des membres du sénat, traite à fond la question ; les états de situation qui l'accompagnent indiquent à l'assemblée l'époque à laquelle elle pourra sûrement juger de l'opportunité de la mesure proposée, et adopter ou rejeter le bill. Je croirais le terrain de la discussion assez bien fixé par là, si je n'étais informé qu'on a attendu de ma position, comme président

du comité, de plus amples éclaircissemens. Voulant répondre à ce désir, et pourtant aussi brièvement qu'il sera en moi, j'essaierai d'exposer l'origine, les progrès, l'influence des droits dont la suppression est proposée; de caractériser dans cette suite de remarques trois ou quatre des principales époques de notre histoire commerciale; d'établir le mouvement de notre commerce extérieur, à chacune de ces époques; la part qu'y ont prise les navigateurs étrangers et celle qu'y ont eue les navigateurs américains; enfin, l'état actuel, le mouvement et le produit de ce commerce, l'époque des derniers rapports du département de la trésorerie en 1824. J'examinerai aussi ce qui doit résulter de l'admission du bill, aussi bien pour ce pays que pour les autres nations commerçantes, après quoi j'abandonnerai la décision au jugement de l'assemblée.

Les droits d'exception sont aussi anciens que le gouvernement, étant des premiers actes qui suivirent son adoption. L'effet de ces droits fut d'abord éminemment salulaire; car, avant l'établissement de la constitution, la navigation des États-Unis était dans un état de langueur, voisin de l'annéantissement: nous revenions à peine de l'épuisement de la guerre de l'indépendance; nous n'avions pas un centre d'autorité commun qui pût protéger nos propriétés dans les pays étrangers. A l'étranger, notre navigation payait des droits d'entrée et de sortie, et nous n'avions pas le pouvoir d'en imposer en revanche; car si un de nos états eût pris ce parti, sans que son exemple eût été suivi par les autres, sa situation n'eût changé que du mal au pire; il eût fait passer de ses ports dans ceux des provinces où aucun droit n'eût été imposé le peu de commerce qu'il pouvait faire. Ainsi, l'étranger taxant nos vaisseaux, tandis que nous n'osions taxer les siens, cette inégalité ruineuse nous eût en peu de temps

dépouillés entièrement de tout le commerce des États-Unis, même pour nos propres produits. L'heureux établissement d'un gouvernement général créa dans tous les états un système de droits en opposition à ceux que nous faisait payer l'étranger. Ce fut une véritable commotion électrique : nos navigateurs et nos marchands virent que les mesures adoptées par le nouveau gouvernement avaient pour objet leurs plus chers intérêts; que ce gouvernement était non-seulement désireux, mais capable de les protéger; qu'enfin les droits de représaille les allaient mettre sur le pied des autres nations. De ce moment la navigation et le commerce des États-Unis s'élevèrent dans une progression si rapide, que l'histoire commerciale d'aucun peuple n'a jamais rien offert de semblable. En 1789, le commerce de mer des États-Unis employait deux cent trente-quatre mille tonneaux, dont plus de cent mille étaient de navigation étrangère. Dans le court espace de dix-sept à dix-huit ans, le mouvement s'éleva jusqu'à douze cent mille tonneaux, c'est-à-dire qu'il se quintupla; or, dans cette quantité comparativement énorme, on ne vit pas, comme en 1789, les étrangers entrer pour moitié, mais pour moins d'un douzième; sur douze cent mille tonneaux, quatre-vingt-six mille seulement étaient de navigation étrangère : ainsi le tonnage américain s'était élevé de cent vingt à onze cent mille tonneaux, enfin était neuf fois plus considérable qu'en 1789.

Telle est la première période que je m'étais promis d'indiquer. Toutefois, je ne puis prétendre que ce développement si étonnant et si rapide ait été exclusivement ou même principalement un résultat de l'établissement des droits d'importation. Il est venu de causes plus puissantes, des événemens politiques du temps, des guerres suscitées par la révolution française, et qui pendant vingt ans enportèrent

dans leur tourbillon toutes les nations maritimes de l'Europe, bouleversèrent leurs systèmes commerciaux, les obligèrent, aussitôt engagées dans la lutte, à abandonner l'Océan, à l'exception de la seule Angleterre que sa prépondérance navale mettait dans le cas de protéger sa marine marchande. Dans cet état de choses, tout le commerce du monde était presque entièrement tombé entre les mains des Américains, négocians ou armateurs, et notre prospérité doit beaucoup à ces événemens.

A l'époque où les deux grands antagonistes qui se partageaient l'Europe luttèrent pour leur existence politique, de part et d'autre un objet bien important était sans doute de faire entrer dans la querelle des auxiliaires puissans. L'inutilité de ses tentatives à cet égard, aussi bien que la jalousie de notre prospérité, et le désir de nous enlever en partie le fruit de nos travaux, nous valurent de la part de l'Angleterre cette série d'avaries, d'insultes, de pillages, de captures, qui en peu de temps nous firent un tort de cent millions de dollars. D'inutiles remontrances, nous passâmes à des mesures de prudence et de restriction pour ne plus compromettre notre commerce; elles furent tout aussi vaines. Les Etats-Unis durent alors s'abandonner aux chances de la guerre contre la plus puissante nation maritime de l'univers.

Ces deux époques ne sont pas assez dégagées de circonstances étrangères à l'établissement des droits de représaille, pour qu'on puisse nettement apprécier l'effet produit par ces derniers; mais nous arrivons à une époque plus convenable à cet examen. Le traité de Gand, en décembre 1814, termina la guerre entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne : la paix de l'Europe venait d'être assurée par le traité de Paris; le temple de Janus fut alors fermé, et chaque

nation put désormais reprendre ses premières habitudes commerciales, rétablir ses relations coloniales, et cultiver ses propres ressources suivant l'étendue de ses moyens et de son habileté.

Aussitôt que cet état de choses fut connu aux Etats-Unis, et que la nouvelle du traité de Gand y fut parvenue, le Gouvernement s'accommodant au changement de circonstances, et proclamant les principes libéraux d'égalité commerciale que le dernier président des Etats-Unis avait invoqués dans un de ses messages au congrès, établit d'une manière fixe ce qui avait caractérisé tous ses actes depuis le premier traité commercial conclu avec la France en 1776. Il passa l'acte du 3 mars 1815, en vertu duquel toute taxe sur les vaisseaux étrangers apportant chez nous des produits étrangers, était abolie pour toute nation qui, voulant jouir de cette faveur, exempterait de tout droit dans ses ports nos marchandises et nos vaisseaux. Cet acte n'obtint pas d'abord grande attention; on le considéra comme embrassant une proposition abstraite, et dont l'application était chose douteuse; mais peu de temps après, en juillet 1815, on conclut avec la Grande-Bretagne un traité d'après lequel les mêmes droits, dans l'espèce comme dans la quantité, devaient être supportés par les vaisseaux des deux nations entrant dans les ports de l'une ou de l'autre; on convint que les cargaisons formées de denrées, produits de la terre, articles manufacturés venant de l'un ou de l'autre des deux pays, seraient reçues de part et d'autre comme dans leurs propres ports.

Ainsi fut réduite en pratique la théorie. Les navigateurs et armateurs américains furent d'abord quelque peu effrayés: ils conclurent naturellement que, comme la plus grande partie de nos importations consistait en objets fabriqués en

Angleterre, du moment où les navires anglais pourraient entrer dans les ports des Etats-Unis aux mêmes conditions que les nôtres, les négocians et les armateurs anglais s'entendraient entre eux pour que la plus grande partie, sinon la totalité des importations anglaises fussent faites par des transports anglais. Telle fut aussi la prévision des armateurs anglais. A cet effet, ils mirent en mer des vaisseaux d'un plus fort tonnage et meilleurs voiliers; deux de ces vaisseaux parurent bientôt dans le port de Boston. Nos armateurs virent qu'ils pouvaient en construire de semblables, et à peu près aux mêmes conditions; mais les vaisseaux anglais étant de plus de durée, à cause de la qualité du chêne employé à les construire, devaient à la longue revenir à meilleur compte; le chêne anglais, à la vérité rare, coûteux et peut-être trop pesant pour le service de la navigation marchande, ne pouvait être remplacé par aucun autre bois, parce que c'est le meilleur qui soit au monde. Autre désavantage pour nos armateurs: les gages de nos matelots étaient d'un tiers ou de moitié plus considérables que ceux des matelots anglais; l'entretien des équipages, quoiqu'aux Etats-Unis les denrées soient à meilleur compte qu'en Angleterre, était plus coûteux, parce qu'en général nos marins, surtout dans les ports, sont mieux nourris et mieux traités. Tout cela semblait assurer à la navigation anglaise une supériorité décidée, et cependant nos armateurs voulurent affronter la concurrence. Ils mirent aussi en mer des vaisseaux mieux construits et plus grands; prirent plus de soin de choisir pour les commander des jeunes gens instruits, vigoureux, infatigables, qui le jour comme la nuit ne manquassent jamais de déployer un pied de voile à la plus petite augmentation de vent. A la fin de la première année, on s'aperçut que les vaisseaux américains, plus légers, pouvaient faire près

de trois voyages, pendant que les vaisseaux anglais n'en faisaient que deux ; que les objets transportés par les Américains arrivaient plus rapidement ; qu'ainsi il y avait avantage pour les armateurs à les préférer aux vaisseaux anglais. Ces derniers se retirèrent du commerce de transport qui se fait aujourd'hui presque en totalité sur des vaisseaux américains.

L'histoire de cette première époque de la suspension des droits de prohibition est concluante pour moi. Mais je vais suivre plus loin les résultats de l'acte du congrès de 1815. La convention avec la Grande-Bretagne était de quatre ans : en 1818, elle fut renouvelée pour dix ans, et elle n'est pas encore expirée. Cette même année, un traité semblable et pour le même temps fut fait avec la Suède ; le principe fut encore étendu par divers arrangemens diplomatiques avec la Russie, la Prusse, la Norwège, les villes anseatiques, la France, la Sardaigne. Nous apprenons que des négociations sont entamées pour le même objet avec d'autres puissances de l'Europe et les états de l'Amérique du Sud : sans doute elles auront les mêmes résultats.

Cette période de 1815 à 1816 est avec la plus voisine de nous, celle de 1824, la plus capable de fournir une estimation certaine de l'effet des droits d'importation. La paix a régné pendant tout ce temps, et nous n'avons été servis par aucune circonstance politique. En 1816, le tonnage employé par le commerce extérieur des Etats-Unis s'élevait à treize cent mille tonneaux, dont deux cent cinquante-huit mille appartenaient aux nations étrangères ; et une partie de cette dernière quantité subissait encore dans nos ports les droits d'entrée. Lorsqu'en 1824 les droits de tonnage étaient supprimés pour presque toutes les puissances navales de l'Europe, la quantité de vaisseaux étrangers s'était-

elle accrue? Laissons répondre les mêmes pièces. La masse du tonnage employé par notre commerce extérieur était diminuée en 1824; elle était descendue de treize cent mille à neuf cent trente-cinq mille tonneaux; mais croyez-vous que les étrangers entrassent pour moitié dans cette somme d'affaires, comme en 1789, ou seulement pour un cinquième, comme en 1816? Ils n'y entraient plus seulement pour un dixième, car de neuf cent trente-cinq mille tonneaux, quatre-vingt-neuf mille seulement leur appartenaient. Or cela est décisif: cela prouve qu'en temps calme et paisible, toutes choses égales, avec ou sans droits de part et d'autre, nos navigateurs doivent l'emporter sur ceux de quelque nation que ce soit.

Toutefois, cette évaluation par le tonnage donne simplement l'idée du mouvement croissant de nos affaires, mais ne conclut qu'indirectement pour la masse de nos bénéfices. Il faut éclaircir ce point; et, pour cela, nous avons des données authentiques dans la série des rapports annuels de la secrétaire du trésor. De sinistres prédictions menacent les États-Unis d'une détresse générale, parce que, dit-on, la balance du commerce est contre nous; que le taux des échanges est trop élevé; que la sortie des espèces ne s'arrête point, et que les fonds américains ne se vendent pas en Europe; mais le pays est généralement dans un grand état de prospérité, tant il s'en faut que ces craintes soient fondées. L'argent monnoyé n'a presque point de valeur, là où les lois sont fortes et où règnent la confiance et le crédit; les fonds américains ont sur tous les marchés d'Europe un cours plus élevé qu'aucuns fonds étrangers; et, quant à cette balance du commerce dont on veut nous effrayer, elle n'est pas même contre nous; elle est en réalité d'un million de dollars en notre faveur; car, suivant

les rapports de la secrétairie, nous exportons pour 92 millions de dollars, et l'importation ne s'élève qu'à 91. Ainsi j'espère que ce fantôme s'évanouira pour toujours. Remarquez encore que des 91 millions de dollars auxquels s'élève l'importation de produits étrangers, 86 millions sont transportés par nos navigateurs. Ainsi, il y a relation entre le mouvement de nos affaires et nos bénéfices. Si ce résultat n'est pas absolument aussi satisfaisant qu'on eût pu le désirer, puisqu'il reste encore une petite partie de nos transports entre les mains des navigateurs étrangers, il l'est du moins au-delà de ce qu'un homme raisonnable eût jamais osé prévoir ou prétendre.

Si je poursuis dans les mêmes rapports officiels l'examen de la question, je trouve que dans notre commerce avec la Grande-Bretagne, nous avons 5/6 du transport.

Avec la France. . . . . 9/10

Les villes anseatiques dont le commerce, il est vrai, est peu considérable. . . . . 2/3

Les Pays-Bas. . . . . 94/100

Le Danemarck. . . . . 98/100

La Suède. . . . . 86/100

L'Espagne. . . . . 97/100

Le Portugal. . . . . 97/100

L'Italie. . . . . 93/100

La Colombie. . . . . 78/100

Le Mexique. . . . . 92/100

(1) Le président des États-Unis, dans son message du mois de décembre 1824, s'exprimait ainsi relativement aux conditions faites avec la France. « Une réciprocité à peu près complète a été établie avec la France par le traité du 4 juin 1822, et ces conditions doivent subsister

Tandis qu'avec la Russie, la Prusse, la Turquie, le Levant, les ports autrichiens de la Méditerranée, l'Afrique, les Indes-Orientales, la Chine, Haïty, l'Amérique du Sud, l'Océan pacifique, la côte nord-ouest de l'Amérique, on peut dire que le transport nous appartient en entier.

Reste à examiner ce qui arrivera, si le bill est adopté dans cette chambre, si nos offres sont acceptées à l'étranger. Alors une nouvelle carrière sera ouverte au commerce. Toutes les nations qui s'engageront à la réciprocité auront

« jusqu'à ce qu'une des deux parties déclare qu'elles ne lui conviennent plus. Au temps où cette convention a été conclue, la réponse du gouvernement français à quelques réclamations importantes, entre autres à celle qui a pour objet d'indemniser notre commerce des spoliations qu'il a essayées dans la dernière guerre, a été différée. Le conseil exécutif a jusqu'ici attendu que le gouvernement français proposât une époque fixe pour l'examen de cette question, et cela ne s'est point encore fait. » Les papiers américains se sont fréquemment plaints depuis ce message du président de l'inutilité des réclamations du commerce américain. Il semble, d'après eux, que le gouvernement français, par son refus de les indemniser aujourd'hui, veuille les punir de ce qu'ils n'ont pas fait cause commune avec les auteurs de la restauration de 1815, et n'ont pas cherché à mériter une part dans la riche rétribution exigée par l'Europe victorieuse; de ce qu'enfin ils ne demandent que ce qui leur est dû. Le *National Intelligencer*, dans son dernier numéro, annonce qu'une assemblée de négocians américains, intéressés dans la réclamation, s'est réunie à Philadelphie, et que cette assemblée, « considérant que le refus du gouvernement français d'accorder une indemnité, lorsqu'il ne conteste pas même la justice de la réclamation, et tandis que des compensations de ce genre ont été accordées à toutes les autres nations, est une exception injurieuse pour les États-Unis; considérant que c'est au gouvernement qu'il appartient ici de soutenir les droits des citoyens des États-Unis, sollicite du congrès l'envoi d'une ambassade en France, chargée de traiter de ces réclamations sans plus de délai; en cas de déni de justice, elle s'en remet au gouvernement pour venger l'honneur et les droits du pays. »

le droit d'envoyer dans nos ports, de tous les points du globe, leurs vaisseaux chargés de toute espèce de produits; car, dans notre politique, nous faisons sagement de ne rien prohiber; et c'est un avantage dont les autres nations jouiront ici avec nous, elles qui prohibent sur leurs frontières tant d'objets comme opposés à leurs secrètes stipulations, à l'intérêt de leurs manufactures ou de leurs compagnies privilégiées. Nous, de notre côté, nous aurons droit de porter de quelque lieu que ce soit, chez toute nation, ce que ses propres vaisseaux y portent, et sans plus payer de droits. Il y a mieux : si les gouvernemens d'Europe persistent dans leur système de colonies et veulent l'étendre encore, nous aurons le droit d'aller dans ces colonies, de fournir à leurs besoins, d'exploiter leurs produits, et d'aller les répandre jusque dans les ports de la mère-patrie. On dira que de pareilles conditions ne sauraient être acceptées; soit, proposons-les du moins : si elles sont rejetées, nous ne reculerons pas du point où nous sommes, et; à tout prendre, il sera honorable pour nous d'avoir montré, par ce désir d'une liberté absolue dans les transactions commerciales, combien est grande la confiance que nous inspirent l'énergie, l'habileté, l'industrie de nos navigateurs et de nos commerçans. Mais est-on bien sûr qu'un jour, et bientôt peut-être, le commerce ne puisse être établi sur ces bases? Aujourd'hui, des vues plus libérales que celles qui ont caractérisé ces dernières années sont répandues en Europe par les hommes d'état et les économistes. Grâce à eux, on commence à sentir qu'un commerce débarrassé de toute entrave, des marchés fournis jusqu'à la surabondance, des droits peu élevés, fortifient l'industrie nationale, augmentent la consommation, excitent à la production, accroissent les revenus publics bien au-delà de ce que peuvent

faire l'état de restriction, la gêne illibérale des marchés, et un taux de droits énorme. La Grande-Bretagne est entrée dans ces principes; car, dans le courant de l'année dernière, elle a considérablement réduit son tarif de droits, tandis que son revenu s'est accru, dit-on, de 500 mille livres sterling en un seul trimestre. Depuis un demi-siècle, beaucoup de publicistes en Angleterre soutiennent que les colonies sont des magasins trop éloignés du sein de la mère-patrie, qu'elles coûtent plus à entretenir qu'elles ne rapportent. Ces principes jouissent aujourd'hui d'une sorte de vogue. Dans un des derniers numéros de la revue d'Edimbourg, un éloquent écrivain n'hésite pas à dire que le monopole entre la mère-patrie et les colonies est une réciprocity d'injures et non pas d'avantages, et que le commerce des colonies, loin d'être une source de biens, est une source de pauvreté, de vexations et de dégoût. Si cela est en effet, pourquoi ne le dirait-on pas? Ce n'est pas ici le lieu de discuter l'utilité des colonies; toutefois, bien qu'elles obtiennent à aussi bas prix que possible tout ce qui est nécessaire à leurs besoins, qu'en retour elles se défassent de leurs produits au plus haut prix qu'elles puissent faire payer, et fassent ainsi un double bénéfice, elles demanderaient, à mains jointes, la liberté du commerce avec les États-Unis.

J'ai montré quel serait le résultat de l'adoption du bill. On pourra dire qu'après cet exposé si franc, si peu réservé de la situation favorable des États-Unis, non-seulement on ne doit pas s'attendre à ce que nos propositions soient acceptées, mais on doit craindre que les traités déjà existans ne soient pas même renouvelés. Cependant il n'y a point là de secrets divulgués; tout ce que j'ai dit est pris dans les documens officiels que nous avons sous les yeux. Ainsi je ne

crains pas de voir se renouveler les droits restrictifs et le système des représailles ; notre situation nous met à l'abri de cette crainte. Les hommes d'état d'Europe savent que les immenses avantages que nous trouvons dans le commerce extérieur ne constituent pas seuls notre prospérité ; nous avons été conduits par la nécessité à nous créer d'autres ressources, car par inclination et par choix nous n'étions que navigateurs. Depuis la dernière guerre et les agressions qui l'ont précédée, nous avons tourné vers nous-mêmes, quoiqu'avec répugnance et pour ainsi dire *invité Minerva*, notre industrie. Aucune prévision ou expérience ne nous a d'abord guidés, et cependant ces nouvelles ressources ont fructifié, se sont développées entre nos mains, presque à l'égal de notre navigation. Dans le court espace de quinze ans, nos manufactures de coton, pour tous les articles d'un usage commun, ont égalé celles des autres pays. Les produits qui en sortent se vendent dans tout l'univers ; et les noms des manufacturiers américains, empreints comme une sorte de recommandation sur les articles du même genre qu'exportent d'autres pays, prouvent assez que pour la qualité nous n'avons aujourd'hui rien à apprendre des descendants des Arkwrights, malgré leur expérience, leur habileté, leurs capitaux et leurs immenses établissemens. D'après la consistance que prend chez nous cette industrie, aucun homme clairvoyant ne peut visiter notre pays sans être convaincu que si cette disposition continue et obtient succès, nos États du milieu et de l'Est pourront dans un demi ou un quart de siècle avoir comme la France et l'Angleterre, leur Lyon ; leur Rouen ou leur Manchester. Voilà une industrie que ne détruiraient pas les gênes apportées à notre commerce extérieur, et que les principales nations de l'Europe n'ont pas intérêt à favoriser, en nous obligeant à nous

y livrer exclusivement. Quant au rétablissement des droits de prohibition, nous en sommes garantis par nos moyens de représaille et par la nature de notre commerce. Quel est-il en effet? nous importons d'Europe principalement des articles de luxe que les habitudes d'aisance nous ont rendus nécessaires. Si ces objets ne sont pas indispensables, nous pouvons nous en passer; s'ils le sont, nous pouvons mieux faire encore, nous les procurer par nous-mêmes. Au contraire, quel genre d'articles exportons-nous? des articles de première nécessité, comme les grains, lorsqu'ils manquent en Europe, et le coton qu'on y met en œuvre. Cela est de nécessité, puisque la subsistance et les moyens d'industrie de la multitude en dépendent. On dira qu'elle peut les tirer d'ailleurs; mais cette crainte déjà présentée est tombée d'elle-même. La richesse de notre règne végétal ne pourrait succomber sous les influences réunies de la peste et de la guerre. En temps de paix, personne ne voudrait aller se mettre sous la dent du lion, quand sa gueule est encore dégoûtante de débris sanglants; nous ne craignons donc pas la concurrence du pacha d'Egypte. On ne peut pas non plus en temps de paix tirer le coton de l'Inde, où il est très inférieur en qualité et coûte trois fois plus de transport. L'Amérique du Sud pourrait seule rivaliser avec nous; mais si avec la supériorité du savoir et de l'expérience, une plus grande proximité des marchés de consommation, nous ne pouvions lutter avec les produits tirés de cette source, nous mériterions d'être supplantés. Les droits qu'on mettrait à l'étranger sur ces articles, augmenteraient pour les manufacturiers de ces pays le prix des matières premières, et, comme les manufacturiers augmenteraient d'autant le prix de leurs marchandises fabriquées, il s'ensuivrait que nos fabriques fourniraient à meilleur compte que les leurs; ce que, je le répète, les nations étrangères ne sauraient désirer.

Nous avons enfin encore une ressource sur laquelle ne sauraient influer les empêchemens mis à notre commerce extérieur. Cette ressource peu appréciée, peu remarquée, ne se trouvera bientôt au même degré chez aucune nation étrangère. Née dans le silence et l'obscurité, elle n'a encore été l'objet d'aucun calcul; nos tableaux statistiques n'en font pas mention. On ne s'est pas occupé d'examiner ce que peut nous rapporter l'échange du superflu d'un de nos états en blé, contre le superflu d'un autre état en tabac ou en sucre; c'est là une affaire de famille; et, en effet, comment dire ce qu'est pour nous cet immense commerce de cabotage qui se fait sans sortir du pays? Voulez-vous savoir ce que c'est que ce commerce? Suivez un seul des vaisseaux qui le font; prenez tel point de départ que vous voudrez; par exemple la cité de Washington; voyez un de ces vaisseaux descendant le Potomac, la baie de Chesapeake, visitant nos villes commerciales du sud; entrant dans le golfe du Mexique, remontant le cours majestueux du roi des fleuves, remontant plus haut encore le Missouris son rival, traversant les grands lacs, descendant, si vous le voulez, dans celui d'Érie, entrant dans le magnifique canal de l'état de New-Yorck; coupant par le milieu la fourche du futur trident de Neptune, s'arrêtant au grand entrepôt du nouveau monde, la cité de New-Yorck, et si vous voulez encore, continuant sa route par le canal jusqu'à la chute du Niagara; passant dans l'Ontario; de là, longeant par le S. Laurent la côte nord-est des États-Unis, et prenant en front nos principales villes de commerce; enfin rentrant dans le Potomac après avoir fait un circuit de plusieurs milliers de lieues, sur une route qui sera bientôt garnie de villes florissantes et d'établissmens populeux. Pas un tonneau étranger n'est employé dans ce commerce, il est à

nous dans la paix comme dans la guerre. Dans quelques années vous pourrez vous y livrer en suivant un chemin couvert depuis le Maine jusqu'au Mississipi et aux lacs, entièrement hors de la vue de l'ennemi, si ce n'est dans le court espace qui borde la côte du Canada. D'après les registres du commerce, sept cent mille tonneaux ont été employés l'année dernière dans le cabotage. Vous sentez que c'est là tout simplement l'expression de la capacité des vaisseaux enregistrés et enrôlés pour cet effet, car chacun de ces vaisseaux fait, terme moyen, dix voyages par an contre une réparation, et prend chaque fois une cargaison; estimez le tout à moitié, cinq voyages par an avec de petites cargaisons, reste encore un mouvement de trois millions cinq cent mille tonneaux de produit échangés entre les diverses parties et les habitants de ce pays. On ne peut vous donner que par cette évaluation approximative une idée de l'importance de ce commerce; une interruption dans le commerce extérieur l'augmenterait, et c'est ce que ne sauraient désirer les autres nations; car la force est relative, et certaines nations ne sont puissantes que lorsque les autres sont faibles.

---

**CATECHISMO D'ARITMETICA**

*C. d'Andrea*

## OPERE DELLO STESSO AUTORE

### PUBBLICATE

|                                                                                                                                                                                                                                                     |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <i>Riassunto delle lezioni date alla scuola di ponti e strade, allo stabilimento delle macchine, di Navier. Parte 1<sup>a</sup>, versione italiana con note ed aggiunte e con un appendice su lo stabilimento de' ponti sospesi, di C. d'Andrea</i> | 2,40 |
| <i>Tra'tato elementare di aritmetica e di algebra, vol 2 in-8°</i>                                                                                                                                                                                  | 4,40 |
| Il primo volume che comprende l'aritmetica si vende separatamente . . . . .                                                                                                                                                                         | 0,80 |
| Il secondo volume che comprende l'algebra si vende . .                                                                                                                                                                                              | 3,60 |

### SOTTO I TORCHI

*Trattato elementare di aritmetica, 2<sup>a</sup> edizione, considerevolmente accresciuta.*

*Elementi di aritmetica per uso delle scuole estratti dal trattato.*

*Elementi di algebra, per uso delle scuole, estratti dal trattato.*

